Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 597 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2016

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris, de geannoteerde agenda toekomen van de Transportraad die op 7 juni 2016 onder Nederlands Voorzitterschap zal plaatsvinden in Luxemburg. Tenslotte treft u bijgevoegd het voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu[1] en informatie over het akkoord dat is bereikt met het Europees parlement op het Vierde Spoorpakket

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-21501-33-597
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

GEANNOTEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 7 JUNI 2016

Op 7 juni vergadert de Transportraad in Luxemburg, voorgezeten door Minister Schultz van Haegen. Op de agenda staan meerdere luchtvaartdossiers en is ook binnenvaart een belangrijk thema. Het Nederlands Voorzitterschap agendeert bovendien een beleidsdebat over dieseltesten bij personenauto's. Tevens zal een terugblik worden gegeven op de Informele Transport- en Milieuraad in Amsterdam en op de European Aviation Summit en komt de voortgang van de Europese GNSS programma's (Galileo en EGNOS) aan de orde.

Verordening Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA, incl. Drones)

Doel Raadsbehandeling

Tijdens de Raad zal het Voorzitterschap een voortgangsrapportage presenteren.

Inhoud/achtergrond/tijdpad onderhandelingen

Dit voorstel (COM (2015) 613) behelst een volledige herziening van het Europese regelgevend kader voor luchtvaartveiligheid. Het betreft een veelomvattend pakket waarop onder Nederlands Voorzitterschap grote stappen zijn gezet. Het bevat onder meer twee prioriteiten voor Nederland: de totstandkoming van een wettelijk kader voor de ontwikkeling van een Europese markt voor drones en versterking van de Europese samenwerking op aan «conflict zones» gerelateerde beveiligingsvraagstukken in de luchtvaart. Onder Nederlands Voorzitterschap is grotendeels overeenstemming bereikt over de doelstellingen, het toepassingsbereik, de hoofdbeginselen van de verordening en de procedure voor de totstandkoming van uitvoeringsmaatregelen. Tevens kon het meeste werk worden afgerond op het onderdeel beheer van de veiligheid van de luchtvaart. Momenteel wordt nog de laatste hand gelegd aan de artikelen over luchtvaartsecurity en de essentiële eisen voor drones.

Inzet Nederland

Het kabinet hecht veel belang aan een aanpassing van deze verordening waarbij:

a. Er een Europese markt en een Europees wettelijk kader wordt geschapen voor de operaties met Drones;
b. De Europese samenwerking ten aanzien van de aan «conflict zones» gerelateerde beveiliging van de luchtvaart wordt ingebed;
c. Er meer mogelijkheden worden gecreëerd voor het introduceren van proportionele en flexibele regelgeving, en
d. Veiligheidsmanagement systemen binnen de industrie worden geïntroduceerd en er meer mogelijkheden komen voor risico gebaseerd toezicht.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees parlement

In de Raadswerkgroep luchtvaart bestaat brede steun voor de aanpak van het Nederlands Voorzitterschap. Op veel onderdelen van het voorstel is overeenstemming bereikt. Het EP zal naar verwachting pas na de zomer zijn eerste lezing van het voorstel afronden.

Mandaten voor luchtvaartonderhandelingen

Doel Raadsbehandeling

Het Nederlands Voorzitterschap streeft naar Raadsbesluiten over mandaten aan de Europese Commissie om luchtvaartonderhandelingen te kunnen voeren met de Golfstaten (Bahrein, Koeweit, Qatar, de Verenigde Arabische Emiraten, Oman en Saoedi-Arabië), ASEAN (Associatie van Zuidoost-Aziatische Naties) en Turkije.

Inhoud/achtergrond/tijdpad onderhandelingen

In december 2015 heeft de Europese Commissie onderhandelingsmandaten voorgesteld voor het voeren van luchtvaartonderhandelingen met de Golfstaten, ASEAN, Turkije, China, Mexico en Armenië. Tijdens de European Aviation Summit in januari van dit jaar spraken Europese bewindslieden brede steun uit om prioriteit te geven aan de onderhandelingsmandaten voor de Golfstaten, ASEAN en Turkije. Onder Nederlands Voorzitterschap wordt onderhandeld over de inhoud van deze mandaten. Een mandaat stelt de Europese Commissie in staat om namens de EU een overeenkomst uit te onderhandelen met derde landen, als aanvulling op en in sommige gevallen ter vervanging van bilaterale afspraken. In de mandaten worden onder meer bepalingen opgenomen over tussentijdse monitoring van de voortgang en evaluatie. Tevens wordt een balans gezocht tussen doelstellingen op het gebied van marktopening, convergentie van regelgeving en eerlijke concurrentie.

Inzet Nederland

Nederland streeft naar het verlenen van onderhandelingsmandaten aan de Europese Commissie, waarbij goede afspraken worden gemaakt over het tegengaan van oneerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en over wederzijdse marktopening.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees parlement

Er is brede steun voor het openen van luchtvaartonderhandelingen met ASEAN. Op de Golf-mandaten vindt nog discussie plaats over de mate waarin additionele verkeersrechten verleend zouden kunnen worden, gerelateerd aan afspraken over o.a. eerlijke concurrentie.

Voorbereiding ICAO Assemblee

Doel Raadsbehandeling

Dit agendapunt gaat in op de voorbereidingen van de ICAO Assemblee dit najaar. De lidstaten kunnen voor hen belangrijke punten aangeven.

Inhoud/achtergrond/tijdpad onderhandelingen

De ICAO Assemblee dit najaar zal in het teken staan van de maatregelen die de luchtvaart treft om de CO2-emissies te reduceren. In de ICAO Assemblee van 2013 is afgesproken dat een voorstel voor een wereldwijd systeem zou worden uitgewerkt ter besluitvorming in 2016. De aandacht van de ICAO Assemblee 2016 is gericht op het bereiken van een akkoord over deze wereldwijde systematiek, waarbij de internationale luchtvaart na 2020 klimaatneutraal mag groeien. Het akkoord is van belang om het systeem te laten beginnen in of kort na 2020.

Gezien de verwachte groei van de internationale luchtvaart is het van belang dat in deze sector maatregelen worden genomen. Het is duidelijk dat de luchtvaart een substantiële bijdrage zal moeten leveren om de wereldwijde klimaatdoelstellingen te halen. In het onlangs in Parijs gesloten klimaatakkoord (COP21) staat de internationale luchtvaart niet expliciet vermeld (evenmin als de maritieme sector). Aangezien alle transportsectoren hun aandeel moeten leveren beschouwt ICAO het als zijn eigen verantwoordelijkheid om klimaatmaatregelen te nemen.

Inzet Nederland

Nederland heeft van begin af aan gepleit voor een mondiaal systeem op grond van de CO_2 uitstoot in de luchtvaart, met het oog op de effectiviteit van het systeem en een gelijk speelveld. Daarbij speelt ook het voorkomen van een lappendeken aan regionale systemen, die zou leiden tot onnodige administratieve lasten en kosten, een rol. Nederland ging destijds akkoord met de invoering van een Europees emissiehandelssysteem (EU ETS) voor de luchtvaart onder de voorwaarde dat de Europese inzet gericht zou blijven op een mondiaal systeem.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees parlement

De luchtvaart is ondergebracht in het EU ETS om een bijdrage te leveren aan de Europese CO2-reductiedoelstellingen. De grote politieke weerstand bij derde landen en de economische gevolgen die dit in sommige gevallen heeft gehad, maar vooral de initiatieven in ICAO, hebben ertoe geleid dat besloten werd om het EU ETS tijdelijk terug te brengen tot een intra-EU systeem. Dit besluit is beter bekend onder de titel «stop-the-clock». De voorwaarde die nadrukkelijk aan deze (tijdelijke) inperking van het EU ETS systeem voor de luchtvaart is verbonden, is een akkoord in de ICAO Assembly van 2016 over een effectief instrument om wereldwijd CO2-emissies te reduceren. Afhankelijk van de resultaten van de ICAO Assembly, zal daarna moeten worden bepaald op welke wijze het EU ETS voor de luchtvaart wordt voortgezet.

Richtlijn erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart

Doel Raadsbehandeling

Het Nederlands Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie.

Inhoud/achtergrond/tijdpad onderhandelingen

In februari 2016 bracht de Europese Commissie een voorstel uit voor een richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van richtlijnen 96/50/EG en 91/672/EEG.

Inzet Nederland

De ambitie van het voorstel sluit zeer goed aan bij het Nederlandse beleid. De binnenvaartsector is gebaat bij beroepskwalificatie certificaten die gelden op alle vaarwegen in Europa, ook op de Rijn. Uniforme beroepscompetenties van de bemanning worden hiermee gegarandeerd. Nederland is van mening dat zowel EU certificaten als certificaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op alle vaarwegen in Europa onvoorwaardelijk geldig moeten zijn.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees parlement

Enkele Rijnvaartlanden zijn van mening dat de geldigheid van beroepskwalificaties van de voorgestelde richtlijn (EU-certificaten) beter in balans moet worden gebracht met de Rijnregelgeving (CCR-certificaten). Als EU certificaten onvoorwaardelijk op de Rijn geldig zijn, dan zouden de Rijncertificaten ook onvoorwaardelijk op alle overige Europese scheepvaartwegen geldig moeten zijn. In het richtlijnvoorstel van de Europese Commissie worden daar nu voorwaarden aan gesteld. Het EP heeft nog geen standpunt ingenomen.

Real Driving Emissions (RDE) – Follow-up fraude bij dieselauto's

Doel Raadsbehandeling

Het Nederlands Voorzitterschap wil in de Raad een debat voeren over de follow-up van de geconstateerde fraude bij het meten van de uitstoot van dieselauto's. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder uit naar de toepassing van artikel 5.2 van de Euro 5/6 Verordening (EG) 715/2007. Dit artikel geeft aan onder welke omstandigheden manipulatie-instrumenten («defeat devices») wel of niet verboden zijn.

Inhoud/achtergrond/tijdpad onderhandelingen

Dit onderwerp staat hoog op de politieke agenda omdat het huidige artikel erg algemeen geformuleerd is. Dit leidt er in de praktijk toe dat er grote verschillen optreden bij het gebruik van systemen om de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) te verlagen. Zo wordt de emissienabehandeling bij de meeste auto's al geheel of gedeeltelijk uitgeschakeld bij buitentemperaturen die vaak voorkomen. De reden die daarvoor door autofabrikanten wordt opgegeven is dat dit nodig is om de motor te beschermen. Deze reden is moeilijk op juistheid te controleren. Uitschakeling van de emissienabehandeling is overigens ook de belangrijkste reden waarom er een verschil is in emissies gemeten onder praktijkomstandigheden en gemeten in het laboratorium. Het Kamerlid Visser (VVD) heeft ook geconstateerd dat er een lacune zit in de toepassing van artikel 5.2 en zij heeft de regering met een motie[2] verzocht om deze lacunes inzichtelijk te maken en om hier oplossingsrichtingen voor aan te dragen, zodanig dat de normen worden gehandhaafd en de innovatie wordt bevorderd. Met agendering van dit onderwerp in de Raad, geeft het Kabinet ook navolging aan de motie Visser.

Inzet Nederland

De inzet van het kabinet is dat er een stringent beleid gevoerd moet worden en dat – zoals de Duitse onderzoekscommissie Odenwald in haar rapport «*Bericht der Untersuchskommission Volkswagen april 2016*» constateert en waartoe ook de motie Visser oproept – de uitschakeling van de emissienabehandeling, ter bescherming van de motor, uitsluitend mag plaatsvinden als dat na toepassing van de stand der techniek noodzakelijk is. De autofabrikant moet bewijzen waarom de emissienabehandeling niet kan functioneren, terwijl deze bij een andere fabrikant onder zwaardere condities wel functioneert. Op deze wijze wordt er een proces in gang gezet in de richting van een breder toepassingsgebied van deze technologie, waarbij innovatie wordt bevorderd.

---

[2] Kamerstuk 31 209, nr. 194

Indicatie krachtenveld Raad en Europees parlement

Naar verwachting is er bij de Raad brede steun om de Europese Commissie op te roepen om tot een voorstel te komen onder welke omstandigheden «defeat devices» wel of niet zijn toegestaan. Mogelijk zal het Europees parlement nog geen concrete uitspraken willen doen over aanpassingen in de regelgeving, zolang de enquêtecommissie van het EP nog geen conclusies heeft getrokken of aanbevelingen heeft geformuleerd.

Diversen Aviation Summit

Het Voorzitterschap zal de Voorzitterschapsconclusies van de European Aviation Summit presenteren als kort informatiepunt. Uw Kamer heeft het verslag van de bijeenkomst ontvangen (als bijlage bij de kamerbrief Luchtvaartbeleid Kamerstuk 31 936, nr. 326). Dit verslag vormde de basis voor de Voorzitterschapsconclusies die op de Transportraad worden gepresenteerd.

Diversen luchtvaart – Conflict Zones

De Europese Commissie zal een rapport van de Europese High Level Task Force over conflict zones toelichten.[3] Genoemd rapport geeft aanbevelingen over het delen van informatie door inlichtingendiensten en een rol voor EASA in het verspreiden van informatie over conflict zones.

Het Nederlands Voorzitterschap wil samen met de Europese Commissie het belang benadrukken van goede regelingen voor het delen van informatie ten aanzien van het vliegen over of nabij conflictzones, door goede Europese en mondiale afspraken en werkwijzen.
Tijdens het Nederlandse en Slowaakse voorzitterschap zullen Europees gecoördineerde working papers voor de ICAO Assemblee worden vastgesteld. Nederland heeft het initiatief genomen voor een paper over conflict zones om het belang van de regelingen van ICAO duidelijker te verankeren. Met oog op het AO luchtvaart van 1 juni ontvangt Uw kamer separaat nog een brief met informatie over de stand van zaken met betrekking tot de toezeggingen die het Kabinet heeft gedaan tijdens het plenaire debat op 1 maart jongstleden over het rapport van de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid naar de ramp met MH17 (Handelingen II 2015/16, nr. 58, item 21).

Diversen Maritiem – Veiligheid Passagiersschepen

De Europese Commissie zal het wetgevingspakket toelichten dat naar verwachting kort voor de Transportraad verschijnt. Het betreft voorstellen tot vereenvoudiging van vier richtlijnen op het gebied van de veiligheid van passagiersschepen.

Diversen – Europese GNSS-programma's

De Europese Commissie zal de Raad informeren over de voortgang op de Europese GNSS programma's EGNOS en Galileo. In de afgelopen maanden zijn flinke stappen gezet met het oog op de beoogde start van de eerste satellietnavigatiediensten eind 2016. Tevens is onder Nederlands Voorzitterschap overeenstemming bereikt over mandaten voor onderhandelingen met Noorwegen en de VS op het gebied van publiek gereguleerde diensten (PRS).

---

[3] U heeft dit rapport ontvangen per Kamerbrief van 17 maart 2016 (Kamerstuk 33 997, nr. 82).

Diversen – Terugkoppeling Informele Transport en Milieuraad 14-15 april 2016

Tijdens de informele bijeenkomst van transportministers op 14 april over connected and automated driving, spraken lidstaten, de Europese Commissie, vertegenwoordigers van het Europees parlement en de autoindustrie steun uit voor de Verklaring van Amsterdam. In de discussie onderschreven lidstaten in het bijzonder het belang van samenwerking op thema's als privacy, aansprakelijkheid, bescherming van data, interoperabiliteit en (de)regulering. In de sessie van milieuministers was sprake van brede steun voor de transitie naar laag- en nulemissiemobiliteit. Deze transitie is van groot belang om de klimaatdoelen van Parijs te halen en biedt daarnaast kansen voor groene groei en het verbeteren van de luchtkwaliteit in Europa. Tijdens de gezamenlijke sessie van transport- en milieuministers werd het belang onderschreven van mondiale maatregelen in ICAO- en IMO-kader voor de aanpak van emissies in de lucht- en scheepvaart onderschreven. In het bijzonder werd het belang van samenwerking met non-EU landen benadrukt om later dit jaar in ICAO tot goede resultaten te kunnen komen.

Diversen – Verkeersveiligheid

De Europese Commissie zal de Raad informeren over de brief die zij op 7 april jl aan lidstaten heeft gestuurd over het gestegen aantal ernstig gewonden en verkeersdoden vorig jaar. De Commissie ziet daarin een belangrijke rol voor het delen van kennis. Tevens zal Tsjechië verslag doen van een ministeriële bijeenkomst over verkeersveiligheid van de vier Visegrad landen, Oostenrijk en Slovenië, die op 12 en 13 mei plaatsvindt in Praag.

Diversen – Werkprogramma inkomend EU Voorzitterschap Slowakije

Slowakije zal zijn werkprogramma presenteren.

BIJLAGEN BIJ DE GEANNOTEERDE AGENDA

Akkoord met het Europees parlement over marktpijler Vierde Spoorpakket

Op 19 april jl. is onder Nederlands Voorzitterschap een voorlopig akkoord bereikt met het Europees parlement over de drie voorstellen van de marktpijler van het Vierde Spoorpakket. De lidstaten hebben tijdens de bijeenkomst op 28 april jl. van het Comité van Permanent Vertegenwoordigers van de Lidstaten (Coreper) unaniem hun steun uitgesproken voor het bereikte resultaat. Formele vaststelling van het akkoord vindt plaats in een later stadium, nadat in het Europees parlement de stemming heeft plaatsgevonden over het onderhandelingsresultaat. De verwachting is dat dit na de zomer gebeurt.

Inhoud onderhandelingsresultaat

De essentie van het akkoord van de Raad van oktober 2015 over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket (cf. Kamerstuk 33 546, nr. 16) is in het uiteindelijk onderhandelingsresultaat overeind gebleven. Het akkoord met het Europees parlement heeft geen gevolgen voor de lopende, onderhands gegunde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Het akkoord betekent dat de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor geleidelijk en onder voorwaarden wordt opengesteld. De belangrijkste elementen uit dit akkoord zijn:

- Openbare aanbesteding van vervoerconcessies voor spoor wordt de algemene regel. Dit zal gaan gelden 7 jaar na de datum van inwerkingtreding van de verordening. Onderhandse gunning van de vervoerconcessie blijft mogelijk mits in de vervoerconcessie meetbare, transparante en te verifiëren prestatie-eisen zijn opgenomen en met deze concessie de kwaliteit en/of de kostenefficiency van het spoorvervoer wordt verbeterd ten opzichte van de voorgaande vervoerconcessie.
- Spoorwegondernemingen krijgen per december 2020 recht op toegang tot de spoorinfrastructuur in de lidstaten om binnenlands personenvervoer aan te bieden. Lidstaten kunnen dit recht beperken als de bestaande vervoerconcessie door de nieuwe aanbieder wordt aangetast.

De onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten aanzien van besluitvorming bij taken als het toewijzen van capaciteit en het heffen van gebruiksvergoeding is verder aangescherpt. Een infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming kunnen onder één holding vallen, mits de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder is gewaarborgd.